Question n° 1 ***L'instabilité conditionnelle***

A désigne la possibilité du développement d'une ascendance dans un air plutôt stable

B désigne l'impossibilité d'une ascendance à s'élever

C implique que la masse d'air soit plutôt instable

D implique que la masse d'air soit plutôt stable

Question n° 2 ***Un marais barométrique est caractérisé par :***

A des isobares espacés

B des vents plutôt faibles

C des isobares resserrés

D des vents plutôt forts

Question n° 3 ***Les perturbations du front polaire qui traversent la France proviennent généralement :***

A d'Europe centrale

B de l'Atlantique

C des Acores

D de la Méditerranée

Question n° 4 ***Le phénomène bloquant le développement des ascendances en altitude est en général :***

A la base des cumulus

B une couche d'inversion

C un changement brutal dans la direction du vent

D le caractère stable de la masse d'air

Question n° 5 ***Tous les régimes de vol avec un angle d'incidence supérieur à celui du taux de chute mini :***

A correspondent à de mauvaises performances pour l'aile

B sont les plus éloignés du décrochage

C correspondent au maximum de maniabilité de l'aile

D sont conseillés pour voler près du sol

Question n° 6 ***Lorsqu'une aile entre dans une descendance :***

A l'incidence augmente

B l'incidence diminue

C la R.F.A diminue, l'aile accélère vers le bas

D

Question n° 7 ***La finesse est d'autant plus élevée que :***

A l'angle de plané est grand

B l'incidence est petite

C l'angle de plané est petit

D

Question n° 8 ***Deux ailes identiques mais de charges alaires différentes traversent une large zone ascendante. Chaque pilote utilise son aile à la vitesse de taux de chute mini :***

A les deux ailes gagneront la même altitude

B l'aile la plus chargée gagnera plus d'altitude que l'autre

C l'aile la moins chargée gagnera plus d'altitude que l'autre

D

Question n° 9 ***Le facteur de charge, c'est le rapport :***

A poids total (aile+pilote) sur poids apparent

B poids du pilote sur poids total (aile+pilote)

C poids apparent sur poids total (aile+pilote)

D

Question n° 10 ***L'abattée consécutive à un décrochage est due :***

A à une avancée transitoire du centre de poussée

B un recul transitoire du centre de poussée

C la chute du pilote dans la voile

D

Question n° 11 ***Lors d'une mise en virage, le roulis inverse qu'on observe parfois en parapente est dû à :***

A une augmentation de la portance du côté de la commande abaissée

B une diminution de la portance du côté de la commande abaissée

C une augmentation de charge du côté de la commande abaissée

D une diminution de charge du côté de la commande abaissée

Question n° 12 ***Un parapente neuf peut supporter, au maximum et sans aller à la rupture:***

A 6 "g"

B 8 "g"

C 10 "g"

Question n° 13 ***En passant au terrain d'atterrissage, vous mettez votre altimètre à 0. Il est calé :***

A au Q.N.H.

B au niveau de vol

C au Q.F.E.

Question n° 14 ***Caler une aile plus cabrée :***

A augmente le risque de fermeture

B augmente le risque de mise en parachutage stabilisé

C rend l'aile plus paresseuse au gonflage

D rend l'aile plus nerveuse au décollage

Question n° 15 ***L'utilisation de trims ou afficheurs:***

A ne met pas en cause le calage de l'aile

B peut tout autant être conçut pour augmenter ou diminuer la vitesse

C est généralement au neutre lorsque les maillons rapides de liaison aux suspentes sont au même niveau

D est sans inconvénient

Question n° 16 ***Le plan de formation élève moniteur peut commencer :***

A dès l'obtention du brevet de pilote

B dès l'obtention du brevet de pilote confirmé

C un an après l'obtention du brevet de pilote

D avec le brevet confirmé

Question n° 17 ***La formation fédérale au monitorat :***

A peut commencer dès l'obtention du brevet de pilote

B ne peut commencer qu'un an après l'obtention du brevet de pilote

C est réservée au futurs moniteurs brevetés d'État

D se passe en plusieurs unités de valeurs (théorique, pédagogique, performance, stages école, ...)

Question n° 18 ***Le régime de vol des planeurs ultra-légers est :***

A soit le régime I.F.R. si le régime V.F.R.

B impérativement le régime V.F.R.

C impérativement le régime I.F.R.

D

Question n° 19 ***L'espace aérien non contrôlé :***

A n'est pas classé

B est classé G

C concerne tous les espaces aériens autres que A, B, C, D et E et qui ne sont pas soumis à un statut particulier

D

Question n° 20 ***Un espace aérien classé D :***

A n'est pas accessible aux ailes de vol libre

B ne change jamais de classe

C peut être classé E à certaines périodes (fin de semaine)

D

Question n° 21 ***Les espaces aériens contrôlés qui s'étendent jusqu'à la surface de la terre sont :***

A les voies aériennes (A.W.Y.)

B les zones de contrôle d'aérodromes (C.T.R.)

C les régions de contrôle terminal (T.M.A.)

D

Question n° 22 ***Parmi les zones à statut particulier, il existe les zones :***

A P : interdites à tout aéronef

B D : dangereuses pour tout aéronef et interdites aux heures d'activité

C D : dangereuses uniquement pour les P.U.L.

D R : réglementées et interdites aux P.U.L. sauf avec une autorisation du district aéronautique

Question n° 23 ***Dans un espace aérien contrôlé classé E, les règles de vol à vue (V.M.C.) sont :***

A les mêmes quelle soit l'altitude

B différentes au dessus et au dessous de la surface S

C visibilité 8km et distances par rapport aux nuages de 1500m horizontalement et 300m verticalement

D visibilité 1,5km et hors nuages

Question n° 24 ***Lorsque l'inversion nocturne est très nette, les vols du matin seront :***

A probablement calmes

B perturbés très tôt par l'activité thermique

C favorables pour les amateurs de performances

D

Question n° 25 ***Votre décollage est orienté est. Il fait beau. Pour trouver les meilleures conditions au départ, vous avez intérêt à décoller :***

A dans la matinée

B le moment de la journée est sans importance

C en cours d'après-midi

D

Question n° 26 ***Au décollage le vent est arrière. Les risques de ne pas pouvoir décoller sont dus :***

A à l'absence d'effet de sol

B aux effets du gradient de vent

C à la vitesse importante que vous devez atteindre en courant

D aux descendances marquées et proportionnelles à la déclivité de la pente

Question n° 27 ***Vous risquez particulièrement la mise en vrille :***

A en baissant fortement une commande à partir d'un vol lent

B en baissant fortement une commande à partir d'un vol rapide

C ce risque est variable suivant le type d'aile

D

Question n° 28 ***Pour sortir d'une vrille, vous devez :***

A remonter modérément les mains pour voler plus vite et contrer du côté extérieur

B freiner du côté extérieur au virage et tirer l'avant du côté intérieur

C

D

Question n° 29 ***En vol vous subissez une rupture du frein droit ; vous pouvez piloter avec :***

A La sellette, le frein gauche et l'élévateur arrière droit

B la sellette, le frein gauche et l'élévateur avant droit

C la sellette, les 2 élévateurs arrière (symétrie des sensations)

D la sellette, les élévateurs avant pour vous poser au plus vite

Question n° 30 ***La rupture d'un frein :***

A rend le pilotage impossible

B dégonfle la voile

C peut être compensé par le pilotage aux arrières et à la sellette